ZAINAB AHMAD

lwn.

KERETAPI TANAH MELAYU BHD

MAHKAMAH TINGGI MALAYA, KUALA LUMPUR
MOHD NOOR AHMAD H
[GUAMAN NO: S1-23-128-1992]
31 DISEMBER 1999

TORT: *Kecuaian - Kemalangan di platform keretapi - Plaintif terjatuh ketika cuba menaiki keretapi - Samada defendan cuai - Samada keadaan berasak-asak berbangkit dari kecuaian defendan - Samada tiada kawalan secukupnya*

GANTIRUGI: *Kecederaan pelbagai - Kemalangan di platform keretapi - Kehilangan kedua-dua belah kaki - Liabiliti - Gantirugi am - Gantirugi khas*

Plaintif mengalami beberapa kecederaan apabila terperangkap dalam perebutan untuk menaiki keratapi di Stesyen Keretapi Kuala Lumpur. Akibat dari kecederaan-kecederaan tersebut kedua-dua belah kaki perayu dari bahagian lutut ke bawah telah dipotong. Fakta menunjukkan bahawa platform keretapi berkenaan boleh menampung seramai 800 hingga 900 orang, tetapi pada waktu kemalangan, disebabkan perayaan menjelang Hari Krismas, terdapat seramai 2000 hingga 3000 orang di situ. Keterangan juga menunjukkan bahawa pintu masuk ke stesyen pada waktu itu tidak dikawal, dan terdapat hanya lima – tujuh orang pengawal di tempat kejadian walaupun bilangan petugas pada hari-hari biasa ialah sembilan orang. Plaintif berumur 48 tahun pada waktu material dan mempunyai pendapatan sebanyak RM1,950 sebulan. Di hadapan yang arif hakim, isu penting yang timbul ialah samada defendan telah berlaku cuai dan bertanggungjawab terhadap kemalangan, dan jika begitu samada plaintif turut menyumbang terhadap liabiliti.

Diputuskan:

[1] Defendan bertanggungjawab atas wujudnya keadaan penuh sesak di atas platform serta lebihan penumpang dari tempat duduk. Keadaan menjadi bertambah buruk kerana defendan tidak menyediakan bilangan pengawal yang mencukupi. Fakta juga menunjukkan bahawa SD1, pekerja defendan, telah gagal menjalankan tugasnya yang sebenar di atas platform. Adalah jelas bahawa langkah-langkah keselamatan yang diambil oleh defendan tidak mencukupi.

[2] Dalam halkeadaan yang wujud, kecuaian defendan telah menyebabkan berlakunya kemalangan tetapi plaintif turut menyumbangkannya. Oleh itu liabiliti ditetapkan 80% oleh defendan dan 20% oleh plaintif.

[3] Bagi gantirugi khas, penghakiman diberi kepada plaintif berjumlah RM113,712 yang terdiri dari RM1,470 bagi pengangkutan, RM2,500 bagi rawatan hospital, RM350 bagi rawatan tradisional, RM1,110 bagi pengangkutan tambahan ke hospital, RM100 bagi pakaian dan kasut, RM89,700 bagi kehilangan pendapatan, RM18,400 bagi rawatan dan jagaan dan RM82 bagi laporan perubatan/polis.

[3a] Bagi gantirugi am, penghakiman diberi kepada plaintif berjumlah RM244,700 yang terdiri dari RM110,000 bagi kehilangan kedua-dua belah kaki, RM74,100 bagi kehilangan mata pencarian hadapan, RM55,000 bagi penjagaan masa hadapan dan RM5,600 bagi lapan kerusi roda. Berdasarkan 80% liabiliti, plaintif berhak kepada gantirugi RM286,729.60 dari jumlah kasar RM358,412.

[Penghakiman untuk plaintif; perintah sekadarnya.]

Perundangan yang dirujuk:
Public Authorities Protection Act 1948, ss. 2(a)
Railway Act 1991, ss. 97, 105(2)
Railway Ordinance 1948, ss. 57(1), 77(1), (2)

Bagi pihak plaintif - T Anandan (Suryati Sarpi bersamanya); T/n Nazrin Nasir, T Anand & Co
Bagi pihak defendan - Mogana RK; T/n Yusof Abdullah & Partners

Dilaporkan oleh WA Sharif

PENGHAKIMAN

Mohd Noor Ahmad H:

Plaintif menuntut gantirugi terhadap defendan atas kecederaan-kecederaan yang dialaminya akibat suatu kemalangan yang berlaku di Stesyen Keretapi Kuala Lumpur pada 21 Disember 1990 lebih kurang jam 8 malam.

Pada malam tersebut, ketika plaintif sedang menunggu ketibaan keretapi ke Butterworth diplatform ke Utara dan apabila keretapi tiba penumpang-penumpang yang berada di platform tersebut telah berebut-rebut untuk menaiki keretapi itu. Plaintif dikatakan telah terperangkap dalam perebutan tersebut dan terjatuh diantara tebing dan keretapi dan menyebabkan plaintif mengalami kecederaan yang teruk dibahagian tangan, hidung dan kaki yang mana kedua-dua belah kakinya dibawah lutut telah dipotong. Kini plaintif telah hilang upaya untuk bekerja dan menjalani hidup yang biasa.

Plaintif berkata kemalangan tersebut disebabkan sepenuhnya oleh kecuaian defendan dan/atau pekerja atau wakilnya dalam mengendalikan keselamatan dikawasan platform atau dalam alternatif, kecuaian defendan menyebabkan berlakunya kemalangan tersebut. Akan tetapi, defendan menafi penyataan itu dan sebaliknya menekan bahawa kemalangan itu berlaku akibat daripada perbuatan plaintif sendiri yang cuba menaiki keretapi itu dalam perebutan tersebut dalam mana tangannya terlepas dan ia terjatuh.

Dalam pliding, defendan membangkitkan dua bantahan asas yang berkisar diatas had kuasa tindakan. Pertamanya, plaintif gagal memberi sebarang notis bertulis kepada defendan untuk memulakan tindakan ini sepertimana dikehendaki oleh peruntukan s. 77(2) Ordinan Keretapi 1948 (selepas ini disebut sebagai 'Ordinan itu'). Dan keduanya, had masa untuk plaintif memulakan tindakan ini telah luput ketika writ saman dimeteraikan dan ditandatangani oleh Penolong Kanan Pendaftar Mahkamah Tinggi. Mengikut s. 77(1) Ordinan itu had masa ialah dua tahun dari tarikh kemalangan.

Mengikut rekod, kemalangan berlaku pada 21 Disember 1990, Ordinan itu dimansuh dan digantikan dengan Akta Keretapi 1991 (selepas ini disebut sebagai 'Akta itu') pada 1 Ogos 1992 dan writ saman difailkan pada 18 Disember 1992.

Saya berpendapat bahawa kedua-dua bantahan asas itu tidak ada merit. Mengenai yang pertama, plaintif tidak perlu memberi sebarang notis bertulis kepada defendan sebelum memulakan tindakan ini kerana tindakan ini difailkan selepas Ordinan itu dimansuhkan, dan mengikut peruntukan s. 97 Akta itu, Akta Perlindungan Pihak Berkuasa Awam 1948 (selepas ini disebut sebagai 'Akta ini') adalah terpakai bagi sebarang tindakan terhadap defendan dan dibawah Akta ini tidak diperuntukkan sebarang keperluan untuk memberi notis bertulis kepada defendan sebelum memulakan tindakan ini. Dan lagi, walaupun, mengikut peruntukan kecualian, iaitu s. 105(2) Akta itu, ada setengah-setengah peruntukan Ordinan itu (yang tidak bercanggah dengan peruntukan Akta itu) masih berkuatkuasa dibawah Akta itu, akan tetapi peruntukan tentang keperluan notis bertulis itu tidak terpakai lagi kerana Akta itu tidak memperuntukan keperluan itu dan oleh itu ianya bercanggah dengan peruntukan s. 97 Akta itu. Tentang bantahan asas kedua, dengan pemansuhan Ordinan itu dan penggantian Akta itu serta pemakaian Akta ini (dibawah s. 97 Akta itu) had masa dibawah peruntukan s. 2(a) Akta ini adalah 36 bulan. Jika pun Ordinan itu terpakai, had masa dua tahun itu belum luput lagi kerana masa yang dikira bagi memulakan tindakan ini bagi maksud peruntukan s. 77(1) Ordinan itu ialah ketika writ saman difailkan, iaitu pada 18 Disember 1992 manakala kemalangan berlaku pada 21 Disember 1990.

5(1) **Liabiliti:**

Seksyen 57(1) Ordinan itu memperuntukkan:

> The Railway Administration shall not be liable for personal injury to any passenger except when the personal injury is caused by misconduct or want of ordinary care, diligence or skill on the part of the Railway Administration or its servant.

Pokoknya sekarang ialah samada defendan cuai atau kecuaian defendan menyebabkan berlakunya kemalangan itu?

Dari keterangan saksi-saksi bagi kedua-dua belah pihak adalah jelas terbukti bahawa:

(a) Kemalangan itu berlaku dimusim perayaan menjelang Hari Krismas (lihat keterangan SD1).

(b) Terdapat seramai 2000 – 3000 orang disitu (termasuk lebih kurang 1,200 orang penumpang) yang semuanya bertumpu diplatform itu yang boleh mengisi cuma 800 – 900 orang. Pintu masuk ke stesyen tidak dikawal. Tiket-tiket dijual melebihi bilangan tempat duduk yang tidak ada nombor (lihat keterangan SD1, SD2 dan eks. D2 ms 33 perenggan 7).

(c) Terdapat hanya lima – tujuh orang pengawal ditugaskan disitu pada hari itu, walhal pada hari-hari biasa bilangan petugas adalah sembilan orang. Pada hari kejadian, keadaan tidak terkawal kerana orang terlalu ramai (lihat keterangan SD1, SD2 dan SD6).

(d) Tugas-tugas SD1 ialah pertamanya, untuk memastikan keretapi bertolak dari stesyen, keduanya, mengawasi porter-porter dan ketiganya, berada diplatform bagi memastikan penumpang-penumpang tidak melangkah trek keretapi. Pendek kata, ketika itu ia sepatutnya berada diplatform itu. Akan tetapi ia tidak dapat menjalankan tugas-tugasnya diplatform kerana, atas arahan SD2, ia telah menaiki dan membawa jajaran keretapi masuk ke stesyen dan tujuannya berbuat demikian ialah untuk mengawal penumpang-penumpang supaya tidak menaiki teren itu ketika sedang bergerak (lihat keterangan SD1 dan SD2).

(e) Ketika teren masuk ke stesyen, ada setengah-setengah pintu gerabak ditutup dan ada setengah-setengah yang terbuka (lihat keterangan SD1).

(f) Sebaik sahaja SD2 menerima mesej dari juru semboyan kabin bahawa koc-koc akan dibawa masuk ke platform itu, SD2 terus membuat pengumuman kepada penumpang- penumpang diplatform itu melalui sistem PA memberitahu penumpang-penumpang supaya berdiri jauh dari tepi platform dan jangan menaiki koc-koc yang masih bergerak. Hebahan itu dibuat sekali setiap sepuluh minit. Juga, siren dibunyikan untuk menarik perhatian penumpang-penumpang yang teren sedang masuk kedalam stesyen dan penumpang-penumpang dikehendaki berdiri jauh dari garisan puteh yang terdapat diatas platform itu berhampiran dengan tebingnya. (lihat keterangan SD1 dan SD2).

(g) Tiada terdapat sistem perhubungan di antara Ketua Stesyen dan pemandu keretapi ketika teren dibawa masuk kedalam stesyen, tetapi hanya terdapat perhubungan melalui walkie-talkie diantara Ketua stesyen dan pelansir (lihat keterangan SD2).

(h) SD4 yang merupakan seorang saksi bebas yang berada lebih kurang tiga kaki dari plaintif ketika kejadian itu berlaku nampak plaintif cuba memegang handle tempat naik dipintu keretapi itu ketika sedang menuju naik keretapi itu.

Dari bukti-bukti yang dihuraikan itu, saya berpuashati bahawa:

(a) Defendan sendiri yang bertanggungjawab diatas wujudnya keadaan penuh sesak dengan orang ramai diatas platform itu dan lebihan penumpang daripada tempat duduk.

(b) Oleh sebab orang terlalu ramai keadaan disitu tidak terkawal dan keadaan itu bertambah buruk lagi sebab defendan tidak menyediakan bilangan pengawal yang mencukupi dalam keadaan sedemikian.

(c) Pekerja defendan, SD1 gagal menjalankan tugas-tugasnya yang sebenar diatas platform itu.

(d) Walaupun pengumuman dibuat dan siren dibunyikan ketika teren dibawa masuk kedalam stesyen demi untuk keselamatan penumpang-penumpang, memandangkan kepada banyaknya orang ramai disitu dan lebihan penumpang daripada tempat duduk, langkah-langkah keselamatan yang diambil oleh defendan itu tidak mencukupi kerana kemungkinan yang perebutan naik oleh penumpang-penumpang untuk menempa tempat duduk ketika teren sedang bergerak akan berlaku adalah besar, tambah pula keadaan setengah-setengah pintu terbuka menggalakkan mereka melakukan rebutan tempat duduk itu.

(e) Sistem perhubungan diantara kakitangan dan pekerja defendan adalah lemah. Sepatutnya, sebagai langkah-langkah keselamatan, setiap kakitangan yang terlibat dengan kemasukan keretapi pada masa itu dibekalkan dengan alat perhubungan yang lengkap supaya semua pihak dapat berhubung diantara satu sama lain dan mengetahui keselamatan diplatform terjamin sebelum teren dibawa masuk dan jika berlaku sebarang masalah diplatform ketika teren menuju masuk ianya dapat dielakkan dengan segera.

(f) Atas imbangan kebarangkalian, plaintif juga terlibat dalam perebutan naik keretapi itu untuk menempa tempat duduk dan ia ditolak dalam perebutan itu. Sudah tentu plaintif terpaksa tinggalkan beg pakaiannya dengan SP2 supaya senang ia merebut tempat duduk itu. Jika sebenarnya ia sengaja ditolak apabila terperangkap dalam arus gelombang orang ramai sudah tentu SP2 akan turut mengalami nasib yang sama. Dan lagi, sekiranya benar ia ditolak sedemikian sudah tentu fakta yang penting ini diplid secara jelas terlebih awal lagi di perenggan 3 pernyataan tuntutan. Oleh sebab saya berpendapat sedemikian adalah tidak perlu bagi saya mempertimbangkan samada plaintif boleh dalam perbicaraan ini membangkitkan isu ia ditolak yang tidak diplid itu.

Dengan yang sedemikian, saya memutuskan bahawa kecuaian (want of ordinary care) defendan menyebabkan berlakunya kemalangan itu dan plaintif turut menyumbangkannya. Oleh itu, liabiliti ditetapkan 80% oleh defendan dan 20% oleh plaintif.

Kuantum

Saya berpuashati bahawa pendapatan plaintif sebulan ialah RM1,950, iaitu RM1,050 dari pekerjaan di lima buah rumah orang lain dan RM900 dari upah mengurut. Saya berpendapat bahawa jumlah pendapatan dari upah mengurut adalah munasabah kerana ianya melibat 60 jam pada kadar RM15 sejam, iaitu pada purata dua jam sehari. Ini adalah dalam kemampuan plaintif untuk melakukannya kerana jadual kerjanya dirumah orang-orang lain itu semua bermula pada jam 11 pagi dan tamat pada jam 7 malam dan ia lapang sepanjang setiap hari Sabtu.

Dengan yang sedemikian, penghakiman diberi kepada plaintif terhadap defendan seperti berikut:

1. Gantirugi Khas *a*

(1) Kos pengangkutan keluarga bagi penjalanan pergi dan balik Hospital Universiti pada RM30.00 setiap hari bagi 49 hari — RM 1,470.00

(2) Kos bagi rawatan di Hospital Universiti — RM 2,500.00 *b*

(3) Kos bagi rawatan tradisional (urut) pada RM50.00 sehari selama 7 hari — RM 350.00

(4) Kos pengangkutan bagi perjalanan pergi balik ke Hospital Universiti untuk rawatan pesakit luar pada RM30.00 sehari selama 37 kali (RM30x37) sejajar dengan keterangan plaintif (SP1), sila rujuk baris 18-22 mukasurat 3 Nota Keterangan — RM 1,110.00 *c*

(5) Pakaian dan kasut — RM 100.00

(6) Kehilangan pendapatan sebanyak RM1950.00 sebulan dari 22.12.90 sehingga 24.9.96 (RM1,950 x 46 bulan) — RM89,700.00 *d*

(7) Kos merawat/menjaga Plaintif sebanyak RM400.00 sebulan dari 22.12.90 hingga 24.9.96 (RM400.00 x 46 bulan). Ini adalah sejajar dengan keterangan Plaintif di baris 16-22 mukasurat 3 Nota Keterangan. Jumlah RM400 tidak disebut oleh Plaintif dalam perbicaraan tetapi Plaintif ada menyatakan bahawa beliau dijaga oleh suaminya dan suaminya terpaksa meninggalkan kerja sambilannya sebagai Jaga Malam yang dibayar gaji sebanyak RM600.00 sebulan. Re baris 15-20 mukasurat 11 Nota Keterangan, keterangan suami Plaintif (SP3) menyokong keterangan Plaintif. *e* *f*

(Sila lihat kes *Liong Thoo v. Sawiyah* [1982] MLJ 288). — RM18,400.00 *g*

(8) Kos laporan perubatan dan polis — RM 82.00

Jumlah — RM113,712.00 *h*

2. Gantirugi Am

(1) Kehilangan kedua-dua belah kaki berdasarkan authoriti-authoriti dan mengambil kira kadar inflasi — RM110,000.00 *i*

(lihat kes-kes *Harcharan Singh a/l Saudagar Singh v. Hassan bin Ariffin* [1990] 2 CLJ 393; *Ng Kat Seng v. Selvaraju* [1990] MD 527; *Shivanathan v. Chang Chong Foo & Anor* [1991] MMD 874; *Rajinder Singh a/l Balwant Singh v. Koay Teong Chooi* [1994] Mallal's Digest para 1204 p. 522; dan *Azam bin Kasman & Anor v. Ramachandran a/l Muthusamy & Anor* [1996] Mallal's Digest para 967 p. 461

(2) Kehilangan mata pencarian masa hadapan (RM1,950.00 x 38 bulan) Plaintif berumur 41 tahun semasa kemalangan. Multiplier yang terpakai ialah 55-41/2 = 7 tahun iaitu 84 bulan tolak 46 bulan yang dituntut sebagai kehilangan pendapatan sebelum bicara dan baki ialah 38 bulan. RM74,100.00

(3) Penjagaan masa hadapan (RM500 x 28 x 12). Mengambil kira bahawa umur 60 tahun adalah jangka hayat penduduk di Malaysia 60-41 = 19, tolak 1/3 daripadanya = 13 tahun. Juga mengambil kira kadar inflasi, RM500.00 sebulan adalah munasabah. 156 bulan - 46 bulan yang dituntut sebagai kos merawat sebelum bicara = 110 bulan (RM500.00 x 110 bulan) RM55,000.00

(4) Kerusi roda (sebuah kerusi bagi setiap 1 1/2 tahun sehingga umur 60 tahun 60-48 = 12 tahun (RM700.00 x 8)) RM 5,600.00

Jumlah	RM244,700.00
Jumlah Besar	RM358,412.00
80% Liabiliti =	RM286,729.60

3. Faedah diberi sebanyak 8% dari tarikh penyerahan writ hingga penyelesaian bagi gantirugi am (1) sahaja dan 4% dari tarikh kemalangan hingga penyelesaian bagi gantirugi khas.

4. Kos.